

Verfahren zur indirekten Druckverlusterkennung an einem Kraftfahrzeugrad

Die vorliegende Erfindung bezieht sich auf ein Verfahren zur indirekten Druckverlusterkennung an einem Kraftfahrzeugrad, sowie ein Computerprogrammprodukt gemäß Anspruch 10.

Es sind, z. B. aus DE 100 58 140 A1, Verfahren zur indirekten Reifendruckverlusterkennung (DDS) bekannt die auf einer Messung von Abrollradien der Räder eines Fahrzeugs basieren. Aus diesen Messgrößen werden Verhältnisse gebildet. Diese werden gelernt und dienen anschließend als Referenzwerte. Abweichungen davon werden als Reifendruckverlust interpretiert.

In der DE 100 44 114 A1 ist ein weiteres Verfahren und eine Vorrichtung zur Erkennung eines Druckverlustes von Reifen in Kraftfahrzeugen mit Plausibilitätsprüfung beschrieben. Die in dieser Schrift bestimmten Referenzwerte zur Erkennung eines Druckverlustes werden durch die Plausibilitätsprüfung überprüft um Fehlwarnungen zu vermeiden bzw. zu minimieren.

In der WO 2000006433 A1 ist ein Verfahren zur Schlechtwegerkennung beschrieben, welches zur Fahrzeuggeschwindigkeitsregelung eingesetzt wird.

Ein Nachteil dieser bekannten indirekten Druckverlusterkennungsverfahren ist, dass diese Verfahren immer auf Abweichungen der einzelnen Räder untereinander aufbauen, wodurch ein Druckverlust an mehr als an einem Reifen nicht immer erkennbar ist. Speziell die Erkennung von Druckverlusten an mehreren bzw. allen Reifen ist damit nicht immer möglich.

Weiterhin sind Verfahren bekannt, welche mit Hilfe einer Frequenzanalyse eine Reifendruckverlusterkennung durchführen.

Hierbei wird eine Verschiebung von Maxima im Frequenzspektrum als Reifendruckverlust interpretiert. Dieser Lösungsansatz ist sehr rechenintensiv und benötigt hohe Ressourcen an Arbeitsspeicher (RAM).

Daher ist es Aufgabe der Erfindung, ein Verfahren bereitzustellen, welches eine kostengünstige und sichere Erkennung von Druckverlusten auch an mehreren bzw. allen Rädern ermöglicht.

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß durch das Verfahren gemäß Anspruch 1 gelöst.

Bevorzugt wird die Radbeschleunigung innerhalb einer vorbestimmten Zeit für alle vier Räder beobachtet und Abweichungen in der Radbeschleunigung ausgewertet. Die Auswertung der Radbeschleunigung erfolgt hierbei bevorzugt nur, wenn bestimmte Fahrmanöver bzw. Fahrzustände vorliegen. Als ein besonders bevorzugter Fahrzustand wird eine Geradeausfahrt angesehen. Die Erkennung einer Geradeausfahrt erfolgt bevorzugt durch die Auswertung von Fahrparametern wie beispielsweise Querbeschleunigung des Fahrzeugs, Längsbeschleunigung des Fahrzeugs, Gierrate, Radmomente, etc. Diese Fahrparameter können mittels Sensoren gemessen oder aus anderen Größen berechnet werden. Teilweise können diese Fahrparameter von einem Fahrzeugdatenbus (CAN) abgefragt werden, wo sie auch anderen Systemen wie beispielsweise einem Antiblockiersystem (ABS) oder einer Traktionskontrolle (TCS) oder einem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) zur Verfügung stehen.

Weiterhin ist bevorzugt, dass die Auswertung der Radbeschleunigung erst ab einer Fahrzeugmindestgeschwindigkeit erfolgt. Vorzugsweise erfolgt die Auswertung der Radbeschleunigung nur, wenn die Fahrparameter unterhalb gewisser Grenzwerte liegen, welche eine Geradeausfahrt beschreiben.

Aus dem Minimum und dem Maximum der Radbeschleunigung wird bevorzugt für jedes Fahrzeuggrad eine Differenz gebildet. Weiterhin ist bevorzugt, dass anstatt der Differenz der Betrag oder nur die positiven bzw. negativen Beschleunigungswerte von Maximum und Minimum gebildet und ausgewertet werden.

Vorzugsweise wird aus der Differenz jedes einzelnen Fahrzeuggrades ein Referenzwert gebildet, welcher ganz besonders bevorzugt einen arithmetischen Mittelwert der Differenz über eine Zeit T1 oder einen gefilterten Wert der Differenz darstellt. Dieser gefilterte Wert wird bevorzugt aus einer Filterung erster Ordnung gewonnen.

Der Grenzwert THRESH 1 wird bevorzugt abhängig vom am Fahrzeuggrad anliegenden Radmoment festgelegt. Besonders bevorzugt werden unterschiedliche Grenzwerte THRESH 1 für eine angetriebene Achse und eine freirollende Achse festgelegt.

Eine Warnung an den Fahrzeugführer wird vorzugsweise unterdrückt, wenn ein Fahrzeuggrad den Grenzwert THRESH 1 überschritten hat und mindestens ein weiteres Fahrzeuggrad einen zweiten Grenzwert THRESH 2 überschritten hat.

Bevorzugt wird das erfindungsgemäße Verfahren zusammen mit einem bekannten indirekt messenden Reifendrucküberwachungssystem (DDS) und/oder einem bekannten direkt messenden Reifendrucküberwachungssystem (TPMS) eingesetzt, wobei dieses nur zur ergänzenden Betrachtung oder Verbesserung bekannten indirekt messenden Reifendrucküberwachungssystem (DDS) und/oder einem bekannten direkt messenden Reifendrucküberwachungssystem (TPMS) herangezogen wird.

Weitere Merkmale und Vorteile des erfindungsgemäßen Verfahrens gehen aus den Unteransprüchen hervor. Die Erfindung wird anhand der dreier Figuren beschrieben. In den Figuren zeigen:

- Fig. 1 die Radbeschleunigung über der Zeit,
- Fig. 2 das Radmoment über der Fahrzeuggeschwindigkeit und
- Fig. 3 die Differenz Sample_acc über der Zeit.

In Fig. 1 stellt Kurve 1 einen möglichen Verlauf der Radbeschleunigung a_{Rad} eines Fahrzeuggrades über der Zeit t dar. Die Radbeschleunigung a_{Rad} wird jeweils über Zeitintervalle T_0 beobachtet und eine Differenz Sample_acc gebildet, welche aus dem Maximum Max_i und dem Minimum Min_i eines jeden Rades i innerhalb dieses Zeitintervalls T_0 besteht. Über eine Zeit T_1 , welche mehrere Zeitintervalle T_0 umfasst, wird ein Referenzwert Ref_DIFF für die Radbeschleunigung a_{Rad} jedes einzelnen Rades i ermittelt und abgelegt.

In Fig. 2 ist das Radmoment M eines Fahrzeuggrades gegen die Fahrzeuggeschwindigkeit v aufgetragen. Da die Fahrzeuggeschwindigkeit v nicht nur von dem Radmoment M , sondern auch von anderen Parametern wie beispielsweise dem Reibwert zwischen Fahrbahn und Reifen abhängig ist, werden sogenannte Radmomentenbereiche, wie durch Kurve 2 und 3 dargestellt, gebildet. Die Radmomentenbereiche beschreiben hierbei zu jeder Fahrzeuggeschwindigkeit v einen gültigen Bereich in dem ein Radmoment M eines intakten Fahrzeuggrades liegen kann. Liegt ein Radmoment M bei einer Fahrzeuggeschwindigkeit v außerhalb des gültigen Bereichs, so deutet dies darauf hin, dass beispielsweise ein Reifendefekt vorliegt. Kurve 2 beschreibt hierbei den gültigen Radmomentenbereich eines angetriebenen Fahrzeuggrades über der Fahrzeuggeschwindigkeit v , wohingegen Kurve 3 einen typischen Verlauf des Radmomentenbereichs eines freirollenden bzw. nicht-angetriebenen Fahrzeuggrades einer angetriebenen Achse über der

Fahrzeuggeschwindigkeit v darstellt. Dieses Verfahren lässt sich sowohl für ein Fahrzeug mit einer angetriebenen Achse, als auch für ein Fahrzeug mit zwei angetriebenen Achsen einsetzen. Bei sperrbaren Differentialen wird die Radmomentenverteilung in Abhängigkeit vom Sperrgrad berechnet. Dieser liegt entweder auf dem Fahrzeugdatenbus (CAN) vor, oder kann aus den Raddrehzahldifferenzen z. B. bei Kurvenfahrt durch Vergleich Gierrate/Querbeschleunigung mit den gemessenen Werten beziehungsweise in Längsrichtung durch Vergleich des Schlupfs an den Vorderrädern im Vergleich mit den Hinterrädern als Funktion des Radmomentes ermittelt werden.

Die Differenz Sample_acc der Radbeschleunigung a_{Rad} ist in Fig. 3 gegen die Zeit t aufgetragen. Fig. 3a stellt durch Kurve 4 einen möglichen Verlauf einer Differenz Sample_acc1 eines Rades über der Zeit t ohne Überschreitung eines Grenzwertes THRESH 1 oder THRESH 2 dar. In Fig. 3b übersteigt die durch Kurve 5 dargestellte Differenz Sample_acc2 eines Rades die Grenzwerte THRESH 1 und THRESH 2. In Fig. 3c übersteigt ebenfalls eine durch Kurve 6 dargestellte Differenz Sample_acc3 eines Rades die Grenzwerte THRESH 1 und THRESH 2, wohingegen eine Differenz Sample_acc4 eines anderen Rades, dargestellt durch Kurve 7, nur den Grenzwert THRESH2 übersteigt.

Im folgenden wird ein Beispiel für das erfindungsgemäße Verfahren anhand einzelner Schritte unter Bezugnahme auf die Figuren 1 bis 3 beschrieben.

- 1) Es wird eine Auswahl von Fahrmanöver definiert, welche eine Auswertung zulassen (z. B. alle DDS-relevanten Fahrmanöver wie beispielsweise eine Geradeausfahrt). Die Erkennung einer Geradeausfahrt erfolgt durch Auswertung von Fahrparameter wie beispielsweise Querbeschleunigung, Längsbeschleunigung, Gierrate, Radmomente, etc. Diese

Fahrparameter können sensorisch erfasst, aus anderen Größen berechnet oder von einem Fahrzeugdatenbus (CAN) abgefragt werden, wo diese Fahrparameter bereits von anderen System wie einem Antiblockiersystem (ABS), einer Traktionskontrolle (TCS) oder einem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) bereitgestellt oder ebenfalls genutzt werden. Die Auswertung der Radbeschleunigung a_{Rad} erfolgt erst ab einer Fahrzeugmindestgeschwindigkeit von etwa 15 km/h.

- 2) über ein Zeitintervall T_0 wird das Maximum MAX_i und das Minimum MIN_i der Radbeschleunigung a_{Rad} (Siehe Fig. 1) eines Rades i ermittelt. Dies erfolgt für alle n Räder des Fahrzeugs
- 3) Es wird die Differenz, oder der Betrag oder nur die positiven bzw. negativen Beschleunigungswerte von Maximum und Minimum gebildet und ausgewertet:
- 4) $\text{Sample_acc} = MAX_i - MIN_i$
- 5) Es wird diese Differenz Sample_acc über eine Zeit T_1 , welche sich über mehrere Zeitintervalle T_0 erstreckt, beobachtet und ein Referenzwert Ref_DIFF hierfür abgelegt. Das kann der arithmetische Mittelwert oder ein gefilterter Wert, z. B. durch einen Filter erster Ordnung, sein.
- 6) Es wird die Differenz Sample_acc (siehe Fig. 3) weiter beobachtet und bei Überschreiten eines radmomentenabhängigen Grenzwertes THRESH_1 wird erst nach statistischen Absicherung, dies kann z. B. eine hinreichend kleine Standardabweichung sein, eine Warnung ausgegeben.

- 7) Es finden Plausibilisierungen statt, so dass Warnungen unterdrückt werden, falls andere Mechanismen beispielsweise einen Schlechtweg erkannt haben oder alle 4 Räder einen Grenzwert THRESH2 (siehe Fig. 3), welcher kleiner als der radmomentenabhängige Grenzwert THRESH 1 ist, überschreiten.
- 8) Zudem können in einer weiteren Ausprägung der Erfindung die Grenzwerte THRESH 2 für jedes Rad individuell oder paarweise, jeweils die angetriebenen bzw. die nichtangetriebenen Räder, gesetzt werden. Weiterhin werden getrennte Auswahlkriterien für THRESH1 gesetzt in Abhängigkeit davon, ob gerade ein Moment an diesem Rad anliegt oder nicht.

Es werden alle oder Teile von Unterdrückungsmechanismen verwendet, welche bereits aus anderen Systemen vorliegen (z. B. eines indirekten Reifendruckverlusterkennungssystems, ABS, TCS, ESP, usw.)

Patentansprüche:

1. Verfahren zur indirekten Druckverlusterkennung an einem Kraftfahrzeuggrad, **dadurch gekennzeichnet**, dass die zum Ermitteln des Druckverlustes verwendete/n Kenngröße/n im wesentlichen aus der Radbeschleunigung a_{Rad} abgeleitet wird/werden.
2. Verfahren nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass eine Auswertung der Radbeschleunigung a_{Rad} nur bei bestimmten Fahrmanövern bzw. Fahrzuständen, insbesondere bei einer Geradeausfahrt, durchgeführt wird.
3. Verfahren nach Anspruch 2, **dadurch gekennzeichnet**, dass über ein vorbestimmtes Zeitintervall T_0 das Minimum Min_i und das Maximum Max_i der Radbeschleunigung a_{Rad} jedes einzelnen Fahrzeuggrades ermittelt wird.
4. Verfahren nach Anspruch 3, **dadurch gekennzeichnet**, dass aus dem Minimum Min_i und dem Maximum Max_i der Radbeschleunigung a_{Rad} eine Differenz $Sample_acc$ gebildet wird.
5. Verfahren nach Anspruch 4, **dadurch gekennzeichnet**, dass ein Referenzwert Ref_DIFF über eine Zeit T_1 , welche sich über mehrere Zeitintervalle T_0 erstreckt, aus den Differenzen $Sample_acc$ der einzelnen Zeitintervalle T_0 gebildet wird.
6. Verfahren nach Anspruch 5, **dadurch gekennzeichnet**, dass bei Überschreitung eines ersten Grenzwertes $THRESH\ 1$ durch die Differenz $Sample_acc$ eine Warnung ausgegeben wird.
7. Verfahren nach Anspruch 6, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Warnung unterdrückt wird, wenn mindestens eine weitere Dif-

ferenz Sample_acc eines weiteren Fahrzeuggrades einen zweiten Grenzwert THRESH 2 überschritten hat.

8. Verfahren nach Anspruch 6, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Warnung unterdrückt wird, wenn andere im Fahrzeug vorhandene Mechanismen bzw. Verfahren eine Situation, z. B. Schlechtweg, uneinheitlicher Fahrbahnreibwert („ μ -Split“), Fahrt auf Schnee und Eis, erkannt haben, welche die Auswertung der Radbeschleunigung beeinflusst.
9. Verfahren nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Auswertung der Radbeschleunigung a_{Rad} unterdrückt wird, wenn andere die Radbeschleunigung a_{Rad} beeinflussende Systeme, wie z. B. Antiblockiersystem, Traktionskontrollsystem, elektronisches Stabilitätssystem, etc., aktiv sind.
10. Computerprogrammprodukt, **dadurch gekennzeichnet**, dass dieses einen Algorithmus definiert, welcher ein Verfahren gemäß mindestens einem der Ansprüche 1 bis 9 umfasst.

Zusammenfassung

Verfahren zur indirekten Druckverlusterkennung an einem Kraftfahrzeugrad

Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur indirekten Druckverlusterkennung an einem Kraftfahrzeugrad wobei die Radbeschleunigung a_{Rad} ausgewertet wird. Weiterhin betrifft die Erfindung ein Computerprogrammprodukt, welches einen Algorithmus definiert, welcher ein Verfahren zur indirekten Druckverlusterkennung an einem Kraftfahrzeugrad umfasst.

(Fig. 1)